

## **Citroën Grand C4 Picasso – Lyxrymdskeppet**

**Så underbart flexibel, smart och komfortabel! Grand C4 Picasso har allt – utom bra miljöprestanda.**

Citroën ska stå för det klurigaste och egensinniga, och i Grand C4 Picasso får det fullt utlopp. Den är så fullproppad med smarta lösningar och är väldigt nära den idealiska familjebilen för storfamiljen, eller de som ibland har med sig ett par av ungarnas kompisar.

På två sekunder går den från fem- till sjusitsig, med baksäten som med ett enda handgrepp fälls upp ur det helt platta golvet. De bakersta sätena är större än hos många konkurrenter och godkända för vuxna, men det blir inte mycket bagageutrymme kvar när de är uppfällda. Behöver man lasta tunga saker, sänker man enkelt bakdelen med 14 centimeter för lättare ilastning. Har man mycket last, faller man enkelt också mitsätena och får då två kubikmeter helt plant lastutrymme, men redan de 576 liter det finns med mitsätet nedfällt är större än i en Volvo V70. De tre mitsätena kan individuellt skjutas framåt-bakåt för mer last- eller benutrymme, och den som sitter i mitten har utmärkt sikt framåt – bra för barn som lätt blir åksjuka. Allt detta i en bil på 4,58 meter, flera decimetrar kortare än Sveriges mest sålda bil, den mycket mindre praktiska Volvo V70.

Det finns förvaringsutrymmen under golvet, i dörrarna och rekordstora fack på instrumentbrädan. Handskfacket är kylt så läsken eller glassen håller sig. Den längst uppdragna vindrutan och ett panoramatak på 1,2 kvadratmeter ger ljus och rymd för 7 000 kronor extra. Tyvärr är det inte öppningsbart men en klimatanläggning i fyra zoner ger utmärkta möjligheter för förare och passagerare att välja den temperatur som passar bäst. Läsampor och behaglig innerbelysning, samt en bagagebelysning i form av en löstagbar ficklampa som laddas under färd kompletterar.

Den som väljer skinnklädseln får läder fullt i klass med riktiga lyxbilar. Vissa utrustningsnivåer ger baksätet ett separat luftkonditioneringssystem. Har man råd, går det att få dvd-spelare med två skärmar i framstolarnas ryggstöd för 19 000 kronor medan navigations-systemet för 22 000 kronor måste vara det mest idiotiska tillvalet – en löstagbar navigator för någon tusenlapp funkar bättre. Eller är doftampulerna som ska sprida väldoft i kupén än mer korkat – doftar Wunderbaum men kostar mångfalt mer.

Vanliga Citroën C4 är miljöbilsklassad både med 110 hästars, 1,6 liters dieselmotor och med lika stark flexifuelmotor. Flexifuelmotorn bedöms som för svag för Grand Picasso, medan dieselmotorn finns men i denna tyngre bil har en förbrukning som med råge spränger vallen för miljöbildefinitionen. Vi testar med den större tvåliters dieselmotorn på 138 hästar, vars snittförbrukning på 0,61 liter per mil bara är fyra centiliter högre än för den mindre dieseln. Koldioxidutsläppen är 160 respektive 150 gram per kilometer, onödigt högt och med förhoppning att någon av bensinversionerna på 127 respektive 143 hästar ska komma i etanolutförande. Alla Citroëns dieslar har partikelfilter som standard, men de allra minsta partiklarna som enligt nya rön också är farligast, rör filtret inte på.

Citroëns sexväxlade elektroniska växellåda EGS får ner förbrukningen två centiliter per kilometer. Man kan växla manuellt med paddlar bakom ratten eller föra en liten växelväljarspak ovanpå ratten till drive och låta bilen välja själv. Kopplingen är bortplockad. Eftersom också handbromsen är flyttad till instrumentbrädan, och bara är en liten knapp, är utrymmet på golvet mellan framsätena helt fritt. Växellådan fungerar mycket bättre än den gummibandsliknande upplevelse vi tidigare haft med EGS, men ibland växlar man upp manuellt när bilen hänger kvar i låg växel onödigt länge – dieseln klarar sjätte växeln från neremot 60 km/h men det har inte automatiken helt accepterat.

Säkerheten är på topp, med fem stjärnor i Euro-NCAP tre för barnsäkerhet och två för fotgängarsäkerhet. Antisladd- och antispinnssystem är standard, liksom sju krockkuddar, med en för förarens knän, sidoairbags i framsätet och gardinairbags som även skyddar passagerarna i baksätet. Rattens nav rör sig inte när man svänger vilket innebär att airbagen där kan vara optimalt placerad oavsett rattens vinkel. Tyvärr är finesser som avåkningsvarnare och adaptiva strålkastare som följer rattens rörelser extrautrustning och dessutom ganska dyr sådan.

Alla dessa finesser gör Grand C4 Picasso till en tung bil. Nära 1,7 ton olastad med stora dieselmotorn är alltför mycket och betyder onödigt hög förbrukning. Citroën har själva med konceptbilen C-Cactus visat att det går att göra bilar med samma säkerhet och halva vikten – det är hög tid att det tänkesättet omsätts i praktiken.

Vi skriver inget om körupplevelsen för den är inget att skriva om. Grand Picasso är en duglig bil på vägen, men det är för att åka den, inte för att köra den som man väljer den.

Grand C4 Picasso finns från 195 900 kronor (juni 2008), från 205 000 kronor för den mindre diesel och från 232 000 kronor för den större dieseln. Den högre utrustningsnivån Exclusive kostar drygt 20 000 extra, vilket ger klimatanläggning, luftfjädring bak, parkeringssensor och en del annat och dessutom är förutsättning för flera tillval. Dumt; varför kan man t.ex. bara få köpa avåkningsvarnare om man valt dyraste utrustningsnivån?

C4 finns också i vanlig femsitsig version, Picasso. Den är bara tiotusen kronor billigare och är ett dumt val för alla som någon gång har glädje av de extra utrymmena och den ännu större flexibilitet som Grand Picasso ger.

Men hur charmade och imponerade vi än är av Grand Picasso, så går det inte att komma ifrån att andra bilar i klassen är miljömässigt mycket bättre. Miljöbilsklassade Ford S-Max och Galaxy är båda sjusitsiga med flexifuelmotor, samma sak gäller Opel Zafira och Volkswagen Touran i biogasutförande. De är prismässigt jämförbara men ingen av dem är lika genomtänkt praktiska eller lika sköna att åka i. Om Citroën bara får till en större etanolmotor eller om vi kan börja tanka biodiesel så har vi inga invändningar kvar.

Mattias Goldmann